VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 11)**

z dnia 16 marca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 11)

16 marca 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, zapoznała się z:

– prezentacją rządowego projektu ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Paweł Brzezicki** podsekretarz stanu w MGMiŻŚ wraz ze współpracownikami, **Marian Banaś** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Olga Krasnodębska** naczelnik Wydziału Pomocy Sektorowej i Restrukturyzacji w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Radosław Głodowski** kierownik Ośrodka Hydromechaniki Okrętu Centrum Techniki Okrętowej S.A, **Janusz Jarosiński** prezes zarządu Portu Gdynia, **Jarosław Łasiński** prezes zarządu Stoczni Gdańsk S.A., **Piotr Soyka** prezes zarządu Remontowa Holding S.A., **Ryszard Matyka** prezes zarządu Vistal Gdynia S.A., **Lech Cyprysiak** prezes zarządu Makrum Pomerania Sp. z o.o., **Paweł Matwiejko-Demusiak** wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej NAUTA S.A., **Krzysztof Kulczycki** wiceprzewodniczący rady nadzorczej Crist S.A., **Tadeusz Zakrzewski** dyrektor do spraw handlowych Portu Gdańsk, **Jerzy Lewandowski** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, **Mirosław Kaczmarek** dyrektor wykonawczy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, **Radosław Stefaniak** sekretarz Polskiego Związku Zarządców Statków, **Roman Drywa** główny specjalista do spraw zarządzania i nadzoru właścicielskiego w Stoczni Remontowej NAUTA S.A., członek Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", **Krzysztof Żmuda** zastępca przewodniczącego Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" w Stoczni Remontowa Shipbuilding, **Tadeusz Szymelfenig** członek Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", członek Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" w Stoczni Marynarki Wojennej, **Henryk Ogryczak** pełnomocnik zarządu do spraw gospodarki morskiej „Pracodawców Pomorza", **Rafał Zahorski** doradca Nowoczesnej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Jak zwykle aktywny dzień. Przepraszam za malutkie spóźnienie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam panów ministrów, pana Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, pana Pawła Brzezickiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz pana Mariana Banasia, podsekretarza stanu w Ministerstwie Finansów, szefa Służby Celnej wraz ze współpracownikami. Witam parlamentarzystów, a przede wszystkim gości, którzy zaszczycili nas swoją obecnością. Mam nadzieję, że dyskusja będzie owocna. Jeżeli mówimy o gościach, chciałabym przywitać pana Lecha Cyprysiaka, prezesa zarządu Makrum Pomerania Sp. z o.o., panią Annę Cyrańską, zastępcę dyrektora Departamentu Podatku od Towarów i Usług w Ministerstwie Finansów, pana Romana Drywę, głównego specjalistę do spraw zarządzania i nadzoru właścicielskiego Stoczni Remontowej NAUTA S.A., członka Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", Stocznia NAUTA S.A., pana Jacka Dubińskiego, przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Maryna-

rzy i Rybaków, pana Radosława Głodowskiego, kierownika Ośrodka Hydromechaniki Okrętu Centrum Techniki Okrętowej S.A, pana Janusza Jarosińskiego, prezesa zarządu Portu Gdynia, pana Mirosława Kaczmarka, dyrektora wykonawczego Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, panią Olgę Krasnodębską, naczelnik w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, panią Katarzynę Krzywdę, dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Krzysztofa Kulczyckiego, wiceprzewodniczącego rady nadzorczej Crist S.A., pana Jerzego Lewandowskiego, sekretarza generalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, pana Jarosława Łasińskiego, prezesa zarządu Stoczni Gdańsk, pana Marka Maja, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Pawła Matwiejko-Demusiaka, wiceprezesa zarządu Stoczni Remontowej NAUTA S.A., pana Ryszarda Matykę, prezesa zarządu Vistal Gdynia S.A., pana Grzegorza Mazura, głównego specjalistę w Departamencie Podatków Dochodowych w Ministerstwie Finansów, pana Ryszarda Michalskiego, naczelnika wydziału w Departamencie Podatków Dochodowych w Ministerstwie Finansów, pana Henryka Ogryczaka, pełnomocnika zarządu do spraw gospodarki morskiej „Pracodawców Pomorza", pana Piotra Soykę, prezesa zarządu Remontowa Holding S.A. w Gdańsku, pana Radosława Stefaniaka, sekretarza Polskiego Związku Zarządców Statków, pana Tadeusza Szymelfeniga, członka Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", Stocznia Marynarki Wojennej, pana Krzysztofa Tomaszewskiego, członka rady nadzorczej Stoczni Gdańsk S.A., pana Grzegorza Urbana, sekretarza pełniącego obowiązki i funkcję asystenta członka kierownictwa w Biurze Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Grzegorza Witkowskiego, szefa gabinetu pana ministra, pana Tadeusza Zakrzewskiego, dyrektora do spraw handlowych Portu Gdańsk, pana Krzysztofa Żmudę, wiceprzewodniczącego Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", Stocznia Remontowa Shipbuilding. Jeżeli kogoś nie przywitałam, mam nadzieję, że w trakcie dyskusji przedstawicie się państwo. Chętnie wysłuchamy państwa opinii.

Czy mamy kworum? Dobrze.

W porządku dziennym dzisiejszego posiedzenia mamy prezentację rządowego projektu ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej. Muszę o to zapytać. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, będzie to oznaczało, że państwo przychylili się do porządku. Sprzeciwu nie słyszę. Możemy przystąpić do realizacji porządku dziennego.

Drodzy państwo, dzisiaj mamy prezentację. Na pewno wcześniej obserwowaliście państwo, że panowie ministrowie byli w Szczecinie. Założenia były wcześniej prezentowane. Materiały zostały do państwa wysłane. Mam nadzieję, że po przedstawieniu projektu przez pana ministra przystąpimy do dyskusji. Chciałabym jednak zaznaczyć, że o godz. 13.00 posłowie mają głosowanie w sprawie votum zaufania wobec pana ministra Błaszczaka. W związku z tym może się tak zdarzyć, że wyjdziemy na kilka minut, a następnie wrócimy do państwa, jeżeli będzie potrzeba dyskusji. Salę mamy zarezerwowaną do godz. 14.00. Głosowania są o godz. 13.30? Jeżeli się przesunęły, tym lepiej dla nas. Po to, żeby nie tracić czasu, proszę, panie ministrze, o zabranie głosu.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, szanowni państwo!

Zgodnie z naszymi założeniami i planem funkcjonowania ministerstwa, który przyjęliśmy w obszarze pięciu podstawowych filarów, w ramach których chcemy działać, przemysł stoczniowy ma zdecydowanie najistotniejsze znaczenie. W związku z tym, jak też w związku z naszymi wcześniejszymi zapowiedziami na okres trzech miesięcy, na okres stu dni rządu chcielibyśmy zaprezentować państwu naszą ustawę, ustawę o aktywizacji przemysłu stoczniowego i przemysłów komplementarnych. Zaraz oddam głos panu ministrowi Pawłowi Brzezickiemu, który szczegółowo przedstawi, w jakiej formie, w jakim kształcie ustawa przejdzie do dalszego procedowania. Sam chciałbym się skupić na aspektach ogólnych ustawy. Oczywiście mamy nadzieję, że nasze działania bezwzględnie spowodują aktywizowanie, ale też odbudowę przemysłu stoczniowego. Jednoznacznie widać,

że do tej pory przemysł ten rozwijał się w naszym kraju nierównomiernie. Ustawa musi spowodować, że wszyscy będą mieli takie same możliwości rozwojowe.

Przy okazji chciałbym bardzo serdecznie podziękować Ministerstwu Finansów, reprezentowanemu przez pana ministra Mariana Banasia, które włożyło w to ogromy wkład i przedłożyło rozwiązania, które zostały przez nas wprost zaproponowane. Jesteśmy po wstępnej fazie uzgodnień oraz po podjęciu zgodnej decyzji. W większości przypadków nie ma między nami kontrowersji. W związku z tym, że ustawa dotyka również innych ustaw, między innymi ustaw o podatkach dochodowych od osób fizycznych i prawnych, negocjacje muszą przyjąć ostateczną formę. Czas przeznaczony obecnie na procedowanie to przede wszystkim dzisiejsza prezentacja ustawy. Nie jest to ostateczna prezentacja, jest to wstępna prezentacja. W dniu dzisiejszym ustawa zostanie wysłana do Komitetu Stałego Rady Ministrów po to, żeby przeszła uzgodnienia międzyresortowe. Mamy nadzieję, że na pierwszym spotkaniu po Świętach Rada Ministrów przyjmie ustawę do dalszego procedowania. Następnie, już w ostatecznej wersji, zostanie ona skierowana do prac parlamentarnych, do pań i panów posłów, do pani przewodniczącej naszej Komisji. Wtedy faktycznie rozpocznie się proces procedowania w Komisji nad ostateczną formą ustawy. Kolejny etap to oczywiście konsultacje społeczne. Myślę, że równolegle zostanie to przesłane do państwa przedsiębiorców, do biznesu, do stoczni, do wszystkich zainteresowanych funkcjonowaniem i odbudową przemysłu stoczniowego. W związku z tym, że w znacznej części jest to ustawa finansowa, termin jej wejścia w życie, z uwagi na zmianę systemu podatkowego, określiliśmy na dzień 1 stycznia 2017 roku. Pokrótce to tyle z mojej strony. Bardzo proszę, jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, pan minister Paweł Brzezicki.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Paweł Brzezicki:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo!

Ustawa, jak wspomniał pan minister, de facto ma charakter finansowy z tego względu, że siłą rzeczy nie może mieć charakteru rzeczowego. Główne filary, na których zbudowaliśmy ustawę, dotyczą podatku dochodowego od osób prawnych, podatku VAT, stref ekonomicznych, a także dostępu do regionalnych środków pomocowych dla przemysłu stoczniowego. Jakie podmioty mogą skorzystać z ustawy? Podmiotem, który może skorzystać z ustawy, jest każdy przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w Polsce, również przedsiębiorca zagraniczny, który ma tutaj stały establishment, prowadzi tutaj działalność. Jest to przedsiębiorca, który jest w stanie osiągnąć lub osiągnął już taki poziom, że może podpisać umowę na budowę nowego w pełni wyposażonego statku bądź też na przebudowę statku na kwotę minimum 5000 tys. euro, albo na przebudowę, która zmienia przeznaczenie statku lub zmienia źródło napędu statku.

Najprostsza część ustawy, zresztą uregulowana w początkowych artykułach, dotyczy podatku CIT. Podobnie jak w ustawie, którą już znany, ustawie o podatku tonażowym, wprowadzamy zasadę, zgodnie z którą przedsiębiorca z własnej woli może zadeklarować chęć odejścia od normalnych uregulowań podatkowych w zakresie podatku dochodowego od przedsiębiorstw i przez okres minimum trzech lat płacić zryczałtowany podatek od wielkości produkcji sprzedanej, od sprzedaży w wysokości 1%. Aspekt pomocowy owego rozwiązania polega na tym, że w przypadku wysokiej koniunktury na rynku stoczniowym, wynoszącej 5% i więcej, przedsiębiorca nie odprowadza 18% od osiągniętego zysku, tylko 1% od wartości produkcji. Zakładamy, że jest to dla niego oszczędność. W ten sposób na okres dekoniunktury akumuluje środki w kapitale obrotowym. A więc zgłasza na trzy lata i przez trzy lata nie może od tego odejść. Po trzech latach znowu ma wybór, albo na następne trzy lata ponownie zgłasza zryczałtowany podatek, albo wraca do normalnego uregulowania.

Jeżeli chodzi o element dotyczący VAT-u, w ustawie jest ujęty w dwóch strukturach. Jedna struktura wiąże się z rozszerzeniem katalogu statków, które stocznie mogą dostarczyć armatorom z podatkiem VAT wynoszącym 0%. Jest to zgodne z dyrektywą

unijną. W zasadzie jest to przystosowanie prawa polskiego do owej dyrektywy. Rozszerzamy katalog rodzajów statków, które mogą być dostarczane bez podatku VAT. Musimy zmienić polską ustawę o podatku VAT.

Drugi element dotyczący podatku VAT jest bardziej skomplikowany, ponieważ nie dotyczy relacji pomiędzy stocznią a armatorem, czyli odbiorcą finalnego produktu, ale dotyczy relacji pomiędzy stocznią a dostawcą wyposażenia, dostawcą elementów, z których składa się, buduje statek na terenie stoczni. Zgodnie z propozycjami zawartymi w ustawie, takie dostawy również mają być objęte zerową stawką podatku VAT. Stocznia otrzymuje towar, który jest elementem statku, wbudowuje go w statek i nie płaci VAT-u. Dlaczego jest taka propozycja? Otóż i tak, i tak nie płaci VAT-u, ponieważ na końcu kiedy oddaje statek armatorowi, jest on objęty zerową stawką podatku VAT. Jednak na czas budowy statku, co trwa kilka lat – przy bardziej skomplikowanych statkach trwa to bliżej dziesięciu lat – blokuje sobie kapitał obrotowy w wysokości 23% wartości. Uwolnienie owego kapitału jest niezwykle ważne dla wszystkich stoczni z tego względu, że jednocześnie zgodnie z kontraktem na budowę statku – a na świecie nie ma innych kontraktów, niezależnie czy są to kontrakty japońskie, norweskie czy na prawie angielskim – musi być gwarancja dla armatora w przypadku, gdyby budowa poszła nie tak. Wtedy armator może nie odebrać statku, może wziąć pieniądze, które do tej pory wpłacił jako zaliczki. Zaliczki te cały czas są gwarantowane przez instytucje finansowe.

Jest to element, który jest wiąże się z istniejącym prawem, z istniejącymi przepisami dotyczącymi KUKE. KUKE zgodnie ze swoim regulaminem, może gwarantować armatorowi wpłaty do stoczni w wysokości 80% wartości zamówienia. Stocznia dokłada 23% VAT-u, którego nie płaci do budżetu, ponieważ na końcu i tak go odbiera i w ten sposób poprawia swoją płynność. Polski przedsiębiorca może to złożyć z osiemdziesięcioprocentową gwarancją uzyskaną z KUKE, oczywiście pod warunkiem, że kontrakt będzie opłacalny, będzie spełniał wiele warunków, które zapewniają bezpieczeństwo finansowe. Zgodnie z regulaminem KUKE, wymusza to 30% polonizacji łańcucha dostawców. Mamy więc minimum 30% polskiego wkładu. Jeżeli chodzi o budżet państwa, naszym zdaniem koszty z tego tytułu są to mikrokoszty, nawet powiedziałbym, że nanokoszty. Natomiast jeżeli chodzi o stocznie, jest to impuls. Dotyczy to nowo budowanych, w pełni wyposażonych statków oraz kompletnych przebudów, czyli tego produktu, którego, z nielicznymi wyjątkami, najbardziej nam brakuje w polskich stoczniach.

Następny element, którego dotyka ustawa, odnosi się do specjalnej strefy ekonomicznej. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, specjalne strefy ekonomiczne powstają na terenach należących do Skarbu Państwa, do spółek Skarbu Państwa, na terenach, które zwykle wymagają nakładów inwestycyjnych ze strony Skarbu Państwa. Znacie państwo strefy ekonomiczne, widzieliście, jak one wyglądają. Oprócz chlubnych przykładów Mielca, Tarnobrzega, Kobierzyc są strefy, które de facto były budowane na polu. Wymagało do dużo pieniędzy. Po co, dlaczego? Zaczęliśmy się nad tym zastanawiać. Jeżeli jest stocznia, która jest na terenie ciężko uzbrojonym, chce coś produkować – może coś produkować. Dlaczego prezes takiej stoczni, niezależnie od tego, czyj jest teren pod stocznią, nie może prowadzić działalności w strefie ekonomicznej? Zarządom stoczni dajemy taką szansę. Decyzje o zaszeregowaniu terenu, miejsca produkcji statków będzie podejmował minister właściwy do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Ministerstwu, który jest merytorycznie odpowiedzialne za branżę, dajemy możliwość decydowania.

W zasadzie są to wszystkie najbardziej wrażliwe, najistotniejsze elementy ustawy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To wszystko?

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Wydaje mi się, że tak.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. W tej chwili kolej na państwa parlamentarzystów. Bardzo proszę o zgłaszanie się do zadania pytania. Bardzo proszę, pan poseł Aziewicz. Potem będę udzielała głosu następnym posłom.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo!

Ustawa, która została dzisiaj zaprezentowana, de facto jest ustawą o pomocy publicznej dla sektora stoczniowego. Tak odczytuję główne przesłanie wypowiedzi pana ministra. W związku z tym pojawia się zupełnie naturalne pytanie. Pomoc publiczna to obszar bardzo wrażliwy w kontekście prawa unijnego. Wiemy o generalnym zakazie pomocy publicznej wynikającym z traktatu europejskiego, oczywiście z wyjątkami, które są opisane w oparciu o obowiązujące orzecznictwo. Na tym etapie, na którym znajdujemy się obecnie, trudno o opinię Ministerstwa Spraw Zagranicznych o zgodności projektu z prawem unijnym. Zupełnie naturalnie pojawia się tu jednak wiele znaków zapytania. Moje pierwsze pytanie dotyczy tego, na ile państwo uzgadnialiście treść projektu z przedstawicielami Komisji Europejskiej. Wiem, że na sali jest przedstawiciel Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w naszym kraju organu najbardziej kompetentnego w zakresie wypowiadania się o zgodności pomocy publicznej z prawem unijnym. Będę wdzięczny za odniesienie się do owego zagadnienia. Rozumiem, że pomoc właściwie jest wpisana w kilka obszarów, o których mówił pan minister, ponieważ są i ulgi w podatkach, i kwestia stref ekonomicznych. Są to wrażliwe obszary.

Jeżeli chodzi o podatek VAT, na posiedzeniu, które nasza Komisja odbyła w Gdyni, pojawiło się pytanie o to, czy preferencje dotyczące VAT-u będą zgodne z priorytetem Ministra Finansów, o którym pan minister Szałamacha mówił wielokrotnie. Chodzi mianowicie o uszczelnienie wpływów z podatku VAT. Czy nie będzie tutaj zagrożeń karuzelami podatkowymi? Dokładnie takie sformułowanie zostało użyte na posiedzeniu naszej Komisji, które odbyło się w Gdyni.

Kolejny wątek to uszczuplenie wpływów samorządów. Przejście z podatku CIT na podatek od wartości sprzedanej będzie skutkowało mniejszymi wpływami do budżetu. Jedna z gazet na Pomorzu policzyła, że dla samorządu pomorskiego będzie to oznaczało wpływy mniejsze o kilka milionów złotych rocznie. W związku z tym rodzi się zupełnie naturalne pytanie, czy ktoś zamierza samorządom jakoś zrekompensować owe wpływy. Ponieważ pomocy udziela państwo, byłoby źle, gdyby odbywało się to kosztem samorządu.

Generalnie priorytety, które tutaj zostały przedstawione, przynajmniej w części dotyczącej VAT-u, rozumiem jako formę wspierania podmiotu, który produkuje na eksport. Tak rozumiem filozofię ulg VAT-owskich. Jeżeli źle rozumiem, oczywiście proszę mnie poprawić. W związku z tym może się też pojawić naturalne pytanie, dlaczego akurat stocznie, a nie inne obszary, inne sektory naszej gospodarki, które mają takie same problemy z VAT-em, z dostawcami, z zaliczkowaniem. Będę wdzięczny za odniesienie się do podniesionych zagadnień. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Nitras i pan poseł Misiło. Bardzo proszę.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Dziękuję panom ministrom za prezentację. Pozwolę sobie rozpocząć od krótkiego stwierdzenia, które nie chciałbym, żeby zdominowało dyskusję, ale nie mogę tego nie powiedzieć. Panie ministrze, niezmiernie żałuję, że doszło do poniedziałkowej sytuacji w Szczecinie. Wydaje mi się, że przy odrobinie dobrej woli można było spotkać się i nie zlekceważyć parlamentarzystów. Przy odrobinie dobrej woli można było zaprosić na własną prezentację w stoczni również parlamentarzystów innych opcji niż tylko Prawa i Sprawiedliwości. Naprawdę bez względu na różnice partyjne wzięlibyśmy udział w pana spotkaniu. Nie popsulibyśmy panu atmosfery, a pan zbudowałby lepszą atmosferę. Życzę sobie, panu i nam wszystkim, żeby w trakcie prac udawało się budować dobrą atmosferę, a nie złą. Nie ma potrzeby budować złej.

Wracając do ustawy, dziękuję za projekt. Wreszcie udało się nam z nim zapoznać. Zacznę od elementów, które wydają się mi interesujące i które według mnie należy wesprzeć. Oczywiście cieszę się słysząc pana ministra, który o tym mówi. Tutaj nie chodzi o to, żeby nie robić greenfieldów. Tak rozumiem pana myśl. Chodzi o to, żeby nie zapominać, że w takim mieście jak Szczecin teren postoczniowy jest najważniejszym terenem inwestycyjnym. Źle się dzieje, jeżeli polskie prawo uniemożliwia inwestowanie, wsparcie

realizacji projektów inwestycyjnych. Pozwala na to na terenach zielonych, a nie pozwala na terenie uzbrojonym, terenie gotowym do realizacji dużych projektów, który wymaga pewnych nakładów. Niewątpliwie jest do duży plus prezentowanej ustawy. Życzę, żeby notyfikacja europejska powiodła się, ponieważ nie jest to takie proste i oczywiste. Niewątpliwie jest to korzystne i konieczne, a jednocześnie racjonalne.

Chciałbym zapytać, podzielić się pewnymi wątpliwościami dotyczącymi państwa propozycji w sprawie CIT-u. Ponieważ mam tutaj obawy, chciałbym usłyszeć komentarz panów ministrów, jak również przedstawiciela Ministerstwa Finansów w sprawie szczelności procedury. Jeżeli tworzycie państwo dualny system podatkowy, w którym część dochodów podatnika opodatkowana jest podatkiem ryczałtowym, gdzie koszty nie mają żadnego znaczenia, ponieważ wymiar podatku liczy się tylko od przychodów, istnieje obawa manipulacji kosztami, przerzucania kosztów. Mówiąc wprost, można sobie wyobrazić, że poprzez dualny system uszczuplicie państwo dochody państwa z tytułu CIT z pozostałej działalności opodatkowanej na normalnych zasadach. Myślę, że nie muszę tłumaczyć szczegółów. Jest to moja obawa. Uważam, że trzeba się zastanowić, jak tego uniknąć. Komplikacja systemu zawsze powoduje to, że występują problemy.

Mam też inne uwagi. Pierwsza uwaga dotyczy tego, że certyfikujecie państwo każdą produkcję. Jeżeli certyfikujecie każdą produkcję, każdy kontrakt, to nie rozumiem konieczności wyboru czasowego opodatkowania. Można sobie wyobrazić realizację kontraktu, który trwa dwa, trzy lata, która pokazuje, że taka operacja jest niekorzystna, że takie opodatkowanie jest niekorzystne. Zachodzi więc konieczność zmiany. Przedsiębiorca mówi, że chce zmienić sposób. Realizuje kontrakt według starych zasad i wchodzi w kontrakt na nowych. Nie wiem, czy jeżeli jest to czasowe zezwolenie na trzy lata, może realizować dwa kontrakty, jeden według ryczałtu, a drugi według nie ryczałtu albo czy można to zmienić w trakcie realizacji jednego kontraktu, wejść w nowy kontrakt na innych zasadach. Wydaje mi się, że jeżeli jest certyfikacja operacji, jest to wystarczające kryterium tego, że to kontrakt jest realizowany według określonych zasad.

Nie rozumiem też innej rzeczy. Znam działalność urzędów morskich. Nie jestem pewien, czy urzędy morskie są gotowe do tego, żeby oceniać kontrakty, oceniać, czy dana przebudowa statku spełnia określone kryteria. Mamy klasyfikację, ale urząd morski nie zajmuje się klasyfikacją statków. Moim zdaniem nie posiada takich kompetencji, żeby klasyfikować statki, jak to państwo proponujecie. Jest też drugie pytanie, czy urząd morski jest gotowy wziąć na siebie obowiązki organu podatkowego, ponieważ tak naprawdę decyduje on o formie opodatkowania. Wydaje mi się, że urząd morski ani nie jest do tego gotowy, ani urzędowi morskiemu tego typu działania nie są potrzebne. Zastanawiałbym się nad innymi organami, które ewentualnie by to stwierdzały, organami bardziej kompetentnymi, lepiej do tego przygotowanymi.

Moje wątpliwości budzi też próg. 5000 tys. euro jest to duża kwota. Pan minister o tym wie. Nie wiem, ile tego typu projektów było realizowanych w Szczecinie w ciągu ostatnich pięciu, sześciu lat. Może dwa, może Mazovia była takim projektem. Istnieje obawa, że ustawa ta stanowi rozwiązanie, z którego będą mogły skorzystać tylko duże przedsiębiorstwa, oczywiście duże na skalę polską. Jest to ustawa, która między innymi ze względu na wspomniany próg wyłączy przedsiębiorstwa, które się budują, które są na innym etapie rozwoju. Zwiększyłoby to dysproporcje pomiędzy firmami i pomiędzy ośrodkami, a przypomnę, że pan minister chce zmniejszać owe różnice, a nie zwiększać. Jako poseł reprezentujący ziemię zachodniopomorską bardzo się tego obawiam.

Nie podoba mi się też definicja przebudowy. Wydaje mi się, że przedmiotowo jest to definicja zbyt wąska. Wydaje mi się, że z powodów, o których mówiłem, należałoby ją rozszerzyć.

Ostatnia uwaga. Mówiłem już o tym na posiedzeniu Komisji w Gdańsku. Jeżeli chcemy realnie wspierać, jeżeli chcemy zmniejszać dysproporcje pomiędzy ośrodkami, nie widzę powodów, dla których tego typu zasadami nie moglibyśmy objąć również remontów, a nie tylko duże przebudowy. Pan minister w Gdańsku powiedział o przebudowach, a w projekcie jest mowa o niektórych przebudowach, a ponadto jest to ograniczane wysokim progiem wartości całego kontraktu.

Ostatnia rzecz. Proszę o wyjaśnienia dotyczące firm, które są dużymi podwykonawcami. Na przykład budowa kadłuba jest dużym projektem. Dlaczego z pomocy nie może skorzystać tego typu firma, skoro jest poważnym podwykonawcą przy realizacji dużego projektu? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Oczywiście nie ma co budować złej atmosfery. Zespół parlamentarzystów województwa zachodniopomorskiego może się spotkać w każdej chwili. Cieszmy się, że pan minister przedstawił założenia. Nie ma zakazu wstępu posłów na różne konferencje, tym bardziej że akurat ta była dla szerokiego środowiska. Ja również proszę pana posła o nietworzenie złej atmosfery, tylko o współpracę. Teraz głos zabierze pan poseł Misiło.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Pani przewodnicza, skomentowała pani moje wypowiedzi. Proszę o możliwość odniesienia się jednym zdaniem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, za chwilę. Bardzo proszę, teraz pan poseł Misiło.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Nie wiem, po co komentowała pani moją wypowiedź.

Poseł Piotr Misiło (N):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, panowie ministrowie!

Nie komentowałem spotkania zespołu parlamentarzystów i nie będę tego więcej czynił, ale chciałbym prosić pana ministra, żeby w przyszłości taka rzecz się nie powtórzyła. Byłbym za to bardzo wdzięczny. Dołożę wszelkich starań ze swojej strony – mam nadzieję, że wszyscy koledzy z partii opozycyjnych podobnie – żeby konflikt nie był zaogniany. To tyle jeżeli chodzi o kurtuazję w sprawie wydarzeń z początku tygodnia.

Chciałbym odnieść się do wypowiedzi pana posła Nitrasa w zakresie jednego kluczowego elementu dla województwa zachodniopolskiego, z którego mam przyjemność być posłem i które mam zaszczyt reprezentować. Chodzi mi o próg 5000 tys. euro. Na ziemi szczecińskiej praktycznie nie ma i nie będzie on miał żadnego zastosowania. Wobec tego już teraz chciałbym zasygnalizować, żeby szanowni panowie zechcieli obniżyć próg przynajmniej do 1000 tys. euro. Wtedy przedsiębiorcy ze Szczecina i województwa zachodniopomorskiego będą mogli uzyskać praktyczną pomoc.

Mam pytanie bardziej fundamentalne. Szanowni panowie, szanowni państwo, chciałbym zapytać, dlaczego projekt ustawy jest w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jak panowie wspomnieli, tak naprawdę jest to ustawa czysto fiskalna. Patrząc na jej projekt, widzę, że jej miejsce jest w Ministerstwie Finansów. To tam siedzą ludzie kompetentni, bardziej kompetentni ze względu na swoją empirię lat minionych i znajomość podatków. Myślę, że miejsce ustawy jest absolutnie w Ministerstwie Finansów. Chciałbym usłyszeć, dlaczego znajduje się ona tutaj. Jeżeli ministerstwo zostało powołane po to, żeby wprowadzić tę właśnie ustawę, to chyba nie do końca jest sens, żeby funkcjonowało ono w takim kształcie.

Mam fundamentalne pytanie. Kiedy Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przedstawi ustawę stoczniową? Czy możemy na nią liczyć w tej kadencji? Czy projekt fiskalny jest jedynym projektem, który ma zadowolić branżę morską? Oczekuję jasnej i klarownej odpowiedzi, dlatego że wszyscy partnerzy biznesowi, z którymi rozmawiałem w województwie zachodniopomorskim, oczekują prawdziwego wsparcia, takiego, jakie Prawo i Sprawiedliwość obiecało podczas kampanii wyborczej. Oczywiście cieszą mnie chociażby takie drobne, pozytywne rozwiązania fiskalne, ale doskonale państwo wiecie, że w żaden sposób strategicznie nie rozwiążą one problemów branży morskiej, tego, z czym się borykamy szczególnie na ziemi zachodniopomorskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Mam nadzieję, że pomimo tego, iż są to rozwiązania fiskalne, będzie pan uczestniczył w posiedzeniach Komisji poświęconych tak ważnemu projektowi, o co bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Jestem tutaj.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję uprzejmie. Szanowna pani przewodnicząca, panowie ministrowie!

Myślę, że na samym początku istotne jest stwierdzenie, do którego pan minister wielokrotnie się odnosił, iż rząd nie będzie budował statków, będzie je budował biznes, a rząd ma w tym pomóc. Jest to chyba lepsze od sytuacji, która obecnie ma miejsce w górnictwie. Chciałbym zwrócić uwagę na informacje, na szczegóły, które zostały podane podczas prezentacji, która odbyła się w Szczecinie. Były one dostępne w mediach. Pan minister przedstawił prognozę zapotrzebowania na jednostki pływające w latach 2016-2026. Było w niej wskazane, że sama wartość budów na potrzeby krajowe wyniesie około 25.000.000 tys. zł. Oczywiście odnosiło się to zapisów projektu ustawy, dlatego że stanowiło pewne wprowadzenie do opisania szczegółów. Na poprzednim posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które odbywało się w Gdyni, zostało wskazane, że zapotrzebowanie na budowę nowych jednostek w obszarze transportu pasażerskiego wynosi dziesięć jednostek, a kilka tygodni później, okazało się, że tylko dwie. Natomiast wartość cały czas wynosi 25.000.000 tys. zł. Z czego wynika zmiana? Jest to moje pierwsze pytanie.

Drugie pytanie dotyczy rozdziału 3 ustawy, w którym wskazane jest, jaki rodzaj jednostek zostanie objęty zerową stawką podatku VAT. Chciałbym o coś zapytać szczególnie w kontekście przedsiębiorstw funkcjonujących na terenie województwa zachodniopomorskiego i Szczecina. Często dochodzi tam do sytuacji, w której jednostki budowane są od podstaw, ale wykończenie zamawiający bierze na siebie, dlatego że np. w przypadku statków badawczych chodzi o dane wrażliwe albo o patenty, którymi zamawiający nie chce się dzielić z wykonawcą. Czy w przypadku kiedy kadłub jest praktycznie stworzony, ale statek nie jest to końca wyposażony i w takim stanie jest przekazywany zamawiającemu, też będzie to obowiązywać? Jest to moje pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Bardzo proszę o doprecyzowanie, ponieważ nie mogłem tego znaleźć w projekcie ustawy. Nie ma tu zapisów na temat budowy statków szkolnych bądź badawczych, które też są realizowane na terenie naszego kraju. Uprzejmie proszę o odniesienie się do podniesionych kwestii. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Więcej zgłoszeń nie widzę. Panie ministrze, proszę o odpowiedź na pytania.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, pan przewodniczący rozpoczął pytaniem dotyczącym zgodności ustawy z dyrektywą VAT-owską. Ustawa jest zgodna z dyrektywą VAT-owską. Zostały przeprowadzone szczegółowe negocjacje przede wszystkim z Ministerstwem Finansów. Uzyskaliśmy jednoznaczną opinię, że ustawa spełnia wymogi dyrektywy VAT-owskiej. Oczywiście jak już zaznaczyłem na wstępie, jest to projekt, który przechodzi do dalszego procedowania. Wysłuchamy opinii wszystkich ministerstw. Będziemy też notyfikować ustawę w Komisji Europejskiej. Już teraz mogę powiedzieć, że nie ma problemu, jeżeli chodzi o zgodność z dyrektywą unijną, aczkolwiek mogą się pojawić pytania Komisji, które będziemy musieli wyjaśnić.

Jeżeli chodzi o uszczuplenie wpływów z CIT-u, trochę się dziwię panu posłowi jako osobie bardzo liberalnej, która forsuje zmniejszenie obciążeń podatkowych. Jedynym sposobem na rozwój gospodarki jest zmniejszanie obciążeń. W efekcie pozytywnie wpływa to na rozwój gospodarczy kraju. Podatek wpłynie w innej formie przede wszystkim do władz samorządowych. Myślę, że chyba nie ma sensu dalej roztrząsać tematu doty-

cządzego ubytków wpływów, ponieważ rozwój produkcji może przynieść tylko i wyłącznie pozytywy, a przede wszystkim związane z tym wpływy podatkowe.

Jeżeli chodzi o inną produkcję, która może być zwolniona z VAT-u, nie twierdzimy, że inne produkcje nie mogą być zwolnione z podatku VAT, ale nie jesteśmy ministerstwem kompetentnym, żeby to rozstrzygać.

Jeżeli chodzi o nasze spotkanie w Szczecinie, poprzez media wszystkich zapraszaliśmy na tę konferencję. Byłem zdziwiony, co zresztą wyraziłem, że organizujecie państwo konkurencyjne spotkanie. Nie chcę dyskutować z państwa koncepcją. W każdym razie niestety nie chcieliście nas zaszczycić swoją obecnością.

Certyfikacja poprzez urzędy morskie wydaje się dla nas kluczowa. Jest to odpowiedni urząd, który może pełnić taką funkcję. Wiem, że jest to ciężkie, jeżeli chodzi o państwa ugrupowanie polityczne. Proszę zwrócić uwagę, że z chwilą waszego dojścia do władzy pierwszą decyzją była likwidacja Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Później były zaprezentowane plany likwidacji urzędów żeglugi śródlądowej. Rola ta była ograniczana. Jesteśmy przekonani i będziemy do tego dążyli, żeby urzędy morskie były tymi instytucjami, które lokalnie będą zawiadywały całą gospodarką morską, również w obszarze stoczniowym. Proszę zwrócić uwagę, że przemysł stoczniowy do tej pory był kulą u nogi w Ministerstwie Skarbu Państwa. Dla nas jest to podstawowy przemysł, który chcemy wspierać. Taką rolę wyznaczyliśmy urzędom morskim.

Jeżeli chodzi o remonty, są one ujęte w ustawie, nie są wyłączone. Proszę zapoznać się szczegółowo z zapisami. Zresztą dopuszcza to dyrektywa unijna. My też to czynimy. Jeżeli chodzi o dużych podwykonawców, obecnie w Polsce generalnie nie ma rynku podwykonawców w obszarze stoczniowym. Jednym z naszych celów jest to, żeby tacy podwykonawcy pojawili się. Dlatego ustawa przede wszystkim schodzi ze stoczni w drugą stronę, w kierunku podwykonawców w celu odbudowania całego zaplecza stoczniowego.

Było pytanie, kiedy pojawi się ustawa stoczniowa. Pan poseł Misiło skomentował, i to niestety w sposób bardzo wulgarny, nasze spotkanie w Szczecinie, nad czym ubolewam. Panie pośle, być może ustawa ta nie mieści się w pana koncepcji, ponieważ na pierwszym spotkaniu pytał pan, co ministerstwo chce budować, jakie statki, o jakim tonażu. Jeszcze raz powtarzam, że wsparciem z naszej strony jest przygotowanie obszarów organizacyjnego, finansowego i legislacyjnego. Są to zadania ministerstwa, które chcemy wykonać. Jesteśmy o tym przekonani. Głos oddamy przede wszystkim producentom, stoczniom, biznesowi. Interesuje nas, jaka jest ich opinia na ten temat, w jakim kierunku musimy iść. Dla nas istotniejsze jest to, żeby beneficjentem nie byli politycy, tylko żeby była gospodarka.

Jeżeli chodzi o prezentację, której dotyczyło ostatnie pytanie pana posła Marchewki, bardzo proszę pana ministra Brzezickiego.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Nic się tutaj nie zmieniło. Mam dwa wydruki z Excela i oba są takie same. Pani dyrektor mi tu podała. Być może kiedy się spotkamy, pokażę panu, z czego to brałem. Nic się tutaj nie zmienia. Jeżeli chodzi o dwa promy – dlaczego dwa a nie osiem, choć jest potrzeba, żeby w ciągu następnych pięciu czy sześciu lat wymienić osiem – po prostu widzimy, że w firmach żeglugowych w tej chwili jest potencjał finansowy, rynkowy na dwa.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Nitrasa, to panie pośle, w odniesieniu do CIT-u są dwie metody. Nie chciałbym być w roli prezesa stoczni, do którego przyjdzie urząd skarbowy na kontrolę podatku dochodowego. Prezes stoczni będzie miał do wyboru dwie metody, albo tzw. księgowość projektową u siebie albo, co panowie mogą tutaj potwierdzić, zbudowanie statku w single partner company, tak jak to robią armatorzy. Kiedy armator buduje statek, nie buduje na swoje książki, tylko na książki firmy, która jest przeznaczona tylko dla tego statku. Tak samo może to zrobić stocznia. Zwykle w kontrakcie budowlanym na statek jest sformułowanie: „shipbuilder" – tu jego imię i nazwisko – „or nominee accepted by the owner..." itd. A więc jest droga do wydzielenia podatku CIT z całego obrotu i nie oszukiwania się wzajemnie. Nie będzie to miało sensu. Jeżeli urząd skarbowy raz przyłapie stocznię na czymś takim, na jednym kawałku blachy, pociągnie ją do końca. Nie jest to droga, którą stocznia pójdzie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ad vocem pan poseł Aziewicz, potem pan poseł Zaremba i pan poseł Misiło. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panie ministrze!

Chciałbym jednak kontynuować wątek związany z pomocą publiczną i Komisją Europejską, która zajmuje się pilnowaniem zgodności pomocy publicznej z prawem unijnym. Pan minister raczył odnieść się do tej części mojego pytania, która wiązała się z podatkiem VAT, wypowiedział się na temat dyrektywy VAT-owskiej. Zwracam uwagę na to, że zakres pomocy publicznej opisany w ustawie ma szerszy charakter. Jeżeli pan minister nie czuje się kompetentny, będę prosił przedstawiciela Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, żeby szerzej odniósł się do zagadnień, które są opisane w ustawie. W art. 13 czytamy: „Wyboru opodatkowania zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji można dokonać w okresie obowiązywania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji z rynkiem wewnętrznym”. Kwestia związana ze zryczałtowanym podatkiem również jest związana z pomocą publiczną i również będzie oceniana przez Komisję Europejską. Właśnie o to chciałem dopytać, podobnie jak o to wszystko, co się dzieje w specjalnych strefach ekonomicznych.

Jeżeli natomiast chodzi o kwestię samorządów i pozytywnych skutków obniżania podatków, dobrze by było – na pewno wrócimy do ustawy w momencie, kiedy przejdzie ona przez Radę Ministrów, kiedy będzie uzasadnienie – żebyście państwo odnieśli się do owych wątków i pokazali projekcję przyszłych wpływów, oczywiście przy założeniu pomocy, której chcecie udzielać, ale również pokazując strumienie, które zasilają zarówno budżet centralny, jak i budżet samorządowy, dlatego że naszym interesem nie jest osłabianie samorządów. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję. Zanim zadam pytanie, chciałbym przypomnieć jedną rzecz. Do pana posła Misiło apeluję o język debaty. Nie będę tego cytował, ale to, co mówił pan, co jest obowiązkiem ministra, a co nie jest, nie nadaje się do publicznej debaty. Nie dalej jak w piątek przed wejściem do samolotu przy mnie pytał pan pana ministra, czy w poniedziałek można być na spotkaniu w stoczni, czy jest ono otwarte dla wszystkich, w tym dla parlamentarzystów. Co pan usłyszał od pana ministra? Że jak najbardziej tak. A więc pańskie komentarze, pańskie zachowanie jest bardzo nie na miejscu. To tyle z mojej strony.

Mam następujące pytanie do pana ministra. Wydaje mi się, że utrzymanie progu 5000 tys. euro stanowi mechanizm, który pozwoli zachować jedność strukturalną tego majątku stoczniowego, który jest. Inna jest sytuacji Gdyni, inna jest sytuacja Gdańska. Mówię zarówno o stronie organizacyjnej, jak i o stronie finansowej stoczni. Zupełnie inna jest natomiast sytuacja majątku stoczniowego w Szczecinie, podkreślam, majątku stoczniowego, ponieważ w Szczecinie nastąpiła faktyczna likwidacja stoczni. W związku z tym rozumiem, że próg 5000 tys. euro wymusi także integralne operowanie na majątku, dlatego że na szczęście przez osiem lat nie udało się rozkraść infrastruktury. Mówię to z całą odpowiedzialnością. Suprastruktura została rozkradziona przy braku należytej staranności i kontroli ze strony Ministerstwa Skarbu Państwa, pana ministra Grada i ministrów mu podległych. Patrzę tutaj na pana posła Gawlika. Odpowiedź waszej byłej rzecznik resortu Skarbu Państwa na pytanie, dlaczego pan minister nie sprawował należytego nadzoru nad powierzonym majątkiem – mówię tutaj chociażby o wyprowadzeniu blach okrętowych i wielu innych materiałów wartych wiele dziesiątków milionów złotych – była taka, że pan minister Grad nie sprawował nadzoru, ponieważ nie był o tym informowany. Tak wyglądał nadzór właścicielski nad powierzonym majątkiem. To tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Misiło. Proszę bardzo.

Poseł Piotr Misiło (N):

Panie pośle, faktycznie w piątek dowiedziałem się o konferencji. Wydaje mi się co najmniej wielką niezręcznością, żeby parlamentarzystów zapraszać przez media. Osobiście nie oglądam telewizji publicznej ani Telewizji Trwam, więc naprawdę nie wiedziałem o tym wcześniej. Dowiedziałem się w drodze z autokaru do samolotu.

Proszę drogich panów, gdyby którykolwiek z panów był na spotkaniu, mógłby usłyszeć, o czym mówiłem. Nikogo z państwa nie widziałem, nie wiem więc, o jakim wulgaryzmie państwo mówią. Nie użyłem, nie używam i będę używał wulgaryzmów w takim kontekście. Zarówno szanownych panów, jak i wszystkich państwa mogę o tym zapewnić. Gdyby ktokolwiek był, widziałby, czułby kontekst, wiedziałby, o czym rozmawialiśmy. Bardzo proszę, żeby nie opowiadać tego typu historii, ponieważ mamy tutaj zacne grono gości. Wprowadzanie ich w błąd chyba nie leży ani w naszym, ani w niczyim interesie.

Chciałbym zapytać, czy jednak możemy liczyć na to, że próg 5000 tys. euro zostanie obniżony, czy też jest on dogmatycznie wpisany do projektu ustawy i raczej nie możemy na to liczyć. A co, jeżeli biznes w Szczecinie nie zintegruje się i nie będzie w stanie realizować kontraktów powyżej 20.000 tys. zł, ponieważ o takiej kwocie tutaj mówimy? Jeżeli będą to kontrakty na 12.000 tys. 16.000 tys. 18.000 tys. zł, rozumiem, że firmy nie będą mogły korzystać z uprzywilejowanej pozycji wynikającej z ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Panowie posłowie, proponuję zakończyć dyskusję na temat posiedzenia, nieuprzejmości i mijania się państwa na konferencji w Szczecinie. Załatwcie to sobie po męsku po posiedzeniu Komisji. A na drugi raz proszę nie urządzać w tym samym czasie spotkania zespołu i nie zaczynać od tych tematów posiedzenia Komisji po to, żeby wprowadzać złą atmosferę, jednocześnie prosząc o dobrą atmosferę. Chciałabym to zakończyć. Apeluję do panów, żebyście już przestali dyskutować na temat i wyjaśnili sobie to po posiedzeniu Komisji. Proszę, żebyśmy właśnie z szacunku dla gości przeszli do merytorycznej dyskusji. Teraz udzielę głosu dwóm posłom. Następnie, mam nadzieję, że będziemy mogli przejść do wypowiedzi gości, na co z pewnością z niecierpliwością czekają. Pan poseł Marchewka, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Zapewniam że kwestie, które poruszę, będą odnosiły się tylko i wyłącznie do zapisów ustawy. Kontynuując swoje pytanie, na które, mam wrażenie, że nie otrzymałem odpowiedzi, chciałbym zwrócić uwagę na jedną kwestię. W rozdziale 2, gdzie jest mowa o zryczałtowanym podatku od wartości sprzedanej produkcji, jest zaznaczone, że fakt budowy statku oraz jej zakończenia w formie certyfikatu stwierdza dyrektor urzędu morskiego lub dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej. Następnie wskazane jest, że wzór certyfikatu w formie rozporządzenia określi minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. W rozdziale 3 jest mowa o zerowej stawce podatku VAT. W związku z tym, czy certyfikaty, które są przytoczone w rozdziale 2, obowiązują również w odniesieniu do rozdziału 3 i kwestii dotyczących podatku VAT? Jeżeli tak, czy można uznać, że zakończenie budowy będzie w momencie, w którym statek nie będzie wyposażony w pewne urządzenia, o których zamawiający nie chce mówić ze względu np. na ochronę technologii? Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Kobylarz, bardzo proszę. Przepraszam, zgłaszał się jeszcze pan poseł Gawlik. Bardzo proszę.

Poseł Zdzisław Gawlik (PO) – spoza składu Komisji:

Jestem członkiem Komisji do Spraw Energii i Skarbu Państwa. Tutaj przyszedłem gościnnie, ale dobrze, że przyszedłem, dlatego że jak miałem okazję słyszeć i zauważyć, pan poseł Zaremba mnie osobiście poświęcił określoną kwestię. Dwa zdania. Nie chcę zajmować się historią, chociaż myślę, że gdyby tak było, iż utworzenie urzędu nagle sprawi, że poprawi się kondycja pewnego obszaru, pewnego sektora, nie byłoby dzisiaj potrzeby

dyskutować o konieczności jakiejś ustawy, nie trzeba by było zastanawiać się, jak w przeszłości miał wyglądać przemysł stoczniowy i jego kondycja. Przypomnę, że w listopadzie 2007 roku przemysł gospodarki morskiej na pewno był, a już wtedy był problem ze stoczniami, ponieważ 1 grudnia nie było pieniędzy na wypłaty dla pracowników w żadnej istniejącej stoczni. Było wtedy ministerstwo, które miało się zajmować gospodarką morską. Myślę, że przemysł stoczniowy w żadnym razie nie był traktowany przez Ministra Skarbu Państwa jako kula u nogi, jak to zostało nazwane. Jeżeli popatrzymy, jak mimo wszystko dzisiaj wygląda struktura przemysłu stoczniowego, to myślę, że okaże się, iż wygląda o wiele lepiej niż wyglądał w 2007 roku wraz ze wszystkimi skutkami. Wówczas w każdym miesiącu była potrzeba szukania pieniędzy na załatanie pewnych dziur. Przypomnę, że uchwała o podwyższeniu kapitału w Stoczni Gdynia na kwotę 550.000 tys. zł, która została podjęta w lipcu 2007 roku, do końca listopada 2007 roku z jakiegoś powodu nie została zrealizowana. Chodziliśmy wokół problemu, a nie mieliśmy odwagi podjąć decyzji.

Nie chciałbym dyskutować o tym, kto wyprowadził jakąś blachę. Jeżeli faktycznie ktokolwiek popełnił jakieś grzechy, uważam, że za wszystkie grzechy powinien w konsekwencji odpowiadać. Jeżeli ktoś coś ukradł, powinien ponieść za to konsekwencje. Absolutnie nie chcę nikogo bronić. Na pewno intencją ani pana ministra Grada, ani moją osobistą nigdy nie było, żeby chronić kogoś, kto przywłaszcza sobie cudze mienie.

Jeżeli chodzi o kwestie ustawy, ponieważ to ustawa mnie interesuje – na pewno nie byłoby mojego głosu w takiej formie, gdyby nie kwestie, które słyszałem w ostatnim momencie – mam pytanie merytoryczne, czy jest potrzeba definiowania w ustawie pojęcia przedsiębiorcy, kiedy przedsiębiorca jest zdefiniowany w wielu aktach prawnych. Jakie są potrzeby i przyczyny tego, że przedsiębiorca jest dodatkowo zdefiniowany na potrzeby tejże ustawy? Czy nie lepiej pozostać przy definicjach ogólnych? Co nowego wnosi definicja przedsiębiorcy zawarta w ustawie?

Kolejna kwestia. Nie wiem, ale myślę, że zważywszy na to, co mówił pan minister Brzezicki, że należy unikać dwuznacznych sytuacji po to, żeby potem nie dawać pretekstu do interpretacji urzędowi skarbowemu, czy przedsiębiorca zachował się w sposób zgodny z prawem czy nie, po to, żeby nie powstawały na tym tle jakieś konflikty interesów, postanowienia ustawy na pewno powinny być precyzyjne. Oczywiście można dyskutować, skoro w rozdziale 2 w art. 3 ust 1, w którym określa się, któremu z przedsiębiorców miałoby przysługiwać prawo do zryczałtowanego opodatkowania, jest mowa o budowie gotowych do eksploatacji statków, a wiadomo, że w naszych, polskich stoczniach nie zawsze, nie w każdym przypadku jest budowany gotowy, przygotowany do eksploatacji statek. Jeżeli chcemy dawać pewne przywileje przedsiębiorcom, którzy uczestniczą w przebudowie statków, pojawia się pytanie, czy ewentualnie nie dawać przywilejów również tym, którzy budują strukturę statków.

Kwestia granicy w wysokości 5000 tys. euro oczywiście może budzić wątpliwości, skoro granica taka została pomyślana przy przebudowie, a nie ma jej wtedy, kiedy miałaby być budowana nowa jednostka. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Zaremba.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Do wiadomości obecnych tutaj, ponieważ jest to istotna kwestia. Panie pośle Gawlik, w kwietniu 2012 roku wraz z panem posłem Brudzińskim złożyliśmy zawiadomienie do Prokuratura Generalnego, pana Seremeta w sprawie działalności, braku nadzoru ze strony pana ministra Grada i kierownictwa resortu Skarbu Państwa, pana Dąbrowskiego, ówczesnego szefa Agencji Rozwoju Przemysłu i szefa Silesii. Były szef, pan B. już ponosi karę. Chodziło między innymi o kradzież dużych części składników majątkowych, o ich upłynnienie, wywiezienie z terenu stoczni. Jest to pierwsza rzecz. Druga rzecz. Chodziło o niezgodne uposażenia finansowe tzw. zarządców kompensacji, czego zabraniała nawet zła ustawa likwidacyjna. Po zawiadomieniu nie ma śladu. Nie było reakcji. Zostanie więc przygotowane nowe i złożone jeszcze raz na ręce Prokuratora Generalnego, dlatego że sprawę tę trzeba wyjaśnić. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Proszę, panie ministrze. Przepraszam. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Bardzo cierpliwie siedzę, grzecznie słucham. Pani przewodnicząca, zgłaszałem się do głosu w trakcie pierwszej wypowiedzi pana posła Zaremby, któremu udzieliła pani głosu przede mną. Rozumiem więc, że ponownie zapisał się do głosu jeszcze przed swoją wypowiedzią. Wydaje mi się to trochę nielogiczne.

Rzeczywiście chciałbym skupić się na ustawie i zgodnie z pani apelem powściągnąć swoje emocje. Chciałbym odnieść się więc jedynie do treści ustawy oraz do dyskusji. Pierwsza rzecz. Panie ministrze, proszę nie przyjmować poglądu, który zaprezentował tutaj jeden z posłów, mówiąc o tym, że próg 5000 tys. euro jest dobry, ponieważ pozwala zachować integralność terenów stoczniowych. Nigdzie tego nie widzę ani też nie słyszałem tego z pana ust, żeby celem ustawy była mityczna kwestia integralności terenów postoczniowych. Po to, żeby było jasne, nie jestem przeciwnikiem integralności, ale rozumiem ustawę jako instrument pomocy przedsiębiorcom, jak również tworzącym się firmom, firmom na pewnym etapie rozwoju. Wprowadzenie zaporowych progów, które spowodują, że tylko najwięksi – obawiam się, że mogą to być w ogóle najwięksi z największych – skorzystają z dobrodziejstw ustawy, będzie przeciwko przedsiębiorcom nie tylko działającym w Szczecinie bądź w Świnoujściu, ale również przeciwko mniejszym przedsiębiorcom działającym w innych ośrodkach. Będzie to powód, dla którego nie będziecie państwo mogli zrealizować postulatu pana prezydenta Dudy, który słyszałem, a który mówił, że myśli o uruchomieniu działalności stoczniowej również w Elblągu. Nie wyobrażam sobie, żeby pierwszy kontrakt w Elblągu mógł być o wartości powyżej 5000 tys. euro albo żeby mógł być na budowę całej jednostki. Naprawdę nie koncentrujcie rynku, tylko pozwólcie korzystać z dobrodziejstw ustawy wszystkim. Pan poseł, który to proponował, działa na szkodę zachodniopomorskich przedsiębiorców. To pierwsza rzecz.

Druga kwestia. Panie ministrze, wspomniał pan o tym, że w ustawie jest mowa o remontach. Nie znalazłem tego. Proszę, żeby pomógł mi pan to wyjaśnić, gdzie jest mowa o remontach. Przypomnę, że przebudowa to nie jest remont. Nie znam zapisów mówiących o remontach. Proszę zwrócić uwagę, że państwo przy przebudowach... Zwracam się tu do pana ministra Brzezickiego, zresztą do panów również. Panie ministrze, z dobrodziejstw ustawy nie mógłby skorzystać kontrakt, który był realizowany. Panie ministrze, jeżeli pan pozwoli, jeszcze pół minuty, ponieważ mówię do pana.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Daję panu odpowiedź.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Super. Powtarzam, że z możliwości ustawy chyba nie mógłby skorzystać duży kontrakt, który był realizowany w zeszłym roku w Szczecinie dotyczący Mazovii, dlatego że nie było tam zmiany ani jednostki napędowej, ani sposobu przeznaczenia. Był spełniony tylko jeden warunek dotyczący wielkości kontraktu. Oczywiście jak na dzisiejsze warunki szczecińskie był to duży kontrakt. Upominam się więc o to, żeby obniżyć próg 5000 tys. euro.

Jeszcze jedno pytanie. Korzystając z okazji, że mówicie państwo o promach, chciałbym zapytać pana ministra, czy pan minister zna dokument, który został przyjęty przez Radę Ministrów w zeszłym roku w dniu 1 października. Jest on zatytułowany „Koncepcja rozwoju branży przewozów promowych". Chciałbym zapytać, czy przy tworzeniu ustawy stoczniowej nie moglibyście państwo uwzględnić pomysłów przedstawionych w dokumencie, który jest programem rządowym przyjętym oczywiście przez poprzedni rząd, ale nic nie słyszałem o tym, żebyście państwo odcinali się od niego, żebyście państwo go unieważnili albo żebyście państwo go zmieniali. Jest tam wiele zapisów, których państwo nie wzięliście pod uwagę. Są też zapisy, które państwo wzięliście pod uwagę. O budowie promów przez operatorów na rynku promowym przy wsparciu PIR-u – dzisiaj ma się to nazywać inaczej –jest mowa w programie rządowym, programie rządu polskiego przyjętym nie tak dawno, gdyż w październiku ubiegłego roku. Warto korzystać z tego dorobku. Państwo abstrahujecie od owego programu. Bierzecie z niego pewne elementy

nie powołując się na niego, pomimo tego że jest to program rządowy, ale nie dotykacie żadnych innych ważnych elementów, o których jest mowa w programie, np. wsparcia konsolidacyjnego, wsparcia współpracy, wsparcia PIR-u przy projektach, które przekraczają możliwości uczestniczenia, aplikowania jednego przedsiębiorcy. Elementów tych nie ma w ustawie. Warto korzystać z istniejącego dorobku. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Na koniec pan poseł Szałabawka. Następnie głos będą zabierać goście. Bardzo proszę.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Bardzo króciutko. Albo idziemy i mamy wyznaczone cele, a myślę, że podstawowym celem jest odbudowanie stoczni, szczególnie stoczni, która została całkowicie zdegradowana... Odniosę się też do tego wątku. Nie tylko blachy były wywożone ze stoczni, były też podejmowane celowe działania, żeby całkowicie zlikwidować infrastrukturę. Maszyny, które kosztowały wiele milionów, były sprzedawane za grosze. Są to rzeczy, które, jak myślę, powinna wyjaśnić prokuratura.

Próg 5000 tys. euro to właśnie to. Albo wyznaczamy sobie cele, pułap i rangę stoczni, która będzie produkowała statki, albo będziemy dalej funkcjonowali na podstawie tego, co jest w tej chwili. Trzeba też wziąć pod uwagę, że to, co jest w tej chwili, nie jest dzięki rządom ostatnich ośmiu lat, tylko dzięki inicjatywie gospodarczej samych przedsiębiorców ze Szczecina, którzy w jakiś sposób w warunkach krótkoterminowych umów dzierżawy robią to, co mogą robić, czyli budują poszczególne elementy, które niestety nie są statkami, których nawet nie można postawić na pochylni, ponieważ nie ma pochylni. Tak to wygląda. Dlatego kategorycznie sprzeciwiam się obniżaniu pięciomilionowego progu, ponieważ cel jest wyższy. W Szczecinie chcemy mieć stocznię, która będzie budowała jednostki od podstaw. Dziwię się posłom z zachodniopomorskiego, panu posłowi Nitrasowi, panu posłowi Marchewce i panu posłowi Misiło, że z taką determinacją bronicie stanu, który jest w tej chwili, podczas gdy rząd Prawa i Sprawiedliwości z determinacją chce doprowadzić do budowy statków, do odbudowy stoczni, do normalności, której niestety nie ma. To tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, mamy coraz mniej czasu, a my jako posłowie nie raz będziemy się spotykać na dyskusjach dotyczących ustawy, która w tej chwili będzie dyskutowana pomiędzy ministrami. Dla nas punktem wyjścia jest zabieranie głosu przez gości. Wtedy panowie posłowie będą mogli również zweryfikować, o co pytać albo czy pytali słusznie. W tej chwili chciałabym przejść do pytań, wypowiedzi naszych gości.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Przepraszam, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Za chwilkę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Jest to bardzo istotne w kontekście...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę, żeby pan minister był uprzejmy ustosunkować się do pytań, które zadali posłowie, a potem przejdziemy do wypowiedzi gości. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Jeżeli chodzi o ustawę VAT-owską i dyrektywę VAT-owską, może oddam głos panu ministrowi Marianowi Banasiowi.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Marian Banaś:

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo!

Chciałbym powiedzieć, że Ministerstwo Finansów od samego początku współpracuje z wielkim zaangażowaniem przy opracowaniu ustawy. Oczywiście korzystamy z najlepszych fachowców, którzy się w to angażują. Należy powiedzieć, że merytorycznie pod

każdym względem jest to dobrze przygotowany projekt. O szczegóły chciałbym poprosić panią dyrektor, która zajmuje się tymi sprawami w swoim departamencie. Proszę, żeby odniosła się do spraw VAT-owskich.

Zastępca dyrektora Departamentu Podatku od Towarów i Usług MF Anna Cyrańska:

Bardzo dziękuję. Chciałabym ustosunkować się do pytań. Anna Cyrańska. Zastępca zastępcę dyrektora Departamentu Podatku od Towarów i Usług.

Chciałabym ustosunkować się do pytań, które padły z sali odnośnie do podatku od towarów i usług oraz zerowej stawki, czyli naszej formy zwolnienia, które przysługuje dla dostawy statków oraz części i wyposażenia statków, a także usług, które wiążą się ze statkami, a wynikają z dyrektywy VAT. Pragnę zauważyć, że takie zwolnienie, czyli stawka 0% istnieje od wielu lat. Od momentu kiedy jesteśmy w Unii, dostosowaliśmy nasze przepisy do dyrektywy. Przy pomocy tego projektu w ściślejszy sposób dopasowujemy to do dyrektywy, zdejmujemy pewne ograniczenia, które istnieją w tej chwili. Rozszerzamy katalog statków, które są objęte przepisami dyrektywy, a które obecnie nie korzystają z takiego przywileju, jak chociażby holowniki bądź lodołamacze. Pomimo tego, że np. pchacze są w naszej ustawie, w tej chwili nie mogłyby z tego skorzystać. Rozszerzenie to jest realizowane poprzez otwarty katalog statków, do których odnosi się ustawa. W ustawie VAT-owskiej w tej chwili jest katalog zamknięty. Otwarty katalog statków należy zawsze czytać w kontekście tego, czemu mają służyć jednostki, do czego mają być przeznaczone. Tutaj generalnie wiele się nie zmienia. To, co wynika z dyrektywy i co przenosimy na grunt ustawy o VAT, są to jednostki pływające, które są przeznaczone do żeglugi na pełnym morzu, są to jednostki, które na pełnym morzu są używane do odpłatnego przewożenia pasażerów, używane do celów handlowych, przemysłowych i połowowych. Poza tym oczywiście mamy jednostki, które służą potrzebom ratowniczym oraz rybołówstwu przybrzeżnemu. Padło pytanie z sali, czy w katalogu tym mamy statki szkoleniowe i jednostki badawcze. Chciałabym zapewnić, że oczywiście tak, ponieważ słowa „w szczególności” oznaczają, że katalog jest szerszy. W związku z tym nie ma potrzeby przenoszenia całego istniejącego obecnie katalogu do katalogu otwartego.

Było też pytanie dotyczące zagrożenia karuzelą podatkową. Pragnę zauważyć, że przepisy te obowiązują już obecnie. Do szerokiego katalogu statków już obecnie stosuje się stawkę 0%, zresztą tak samo do części, które służą budowie statków bądź wyposażeniu jednostek. A zatem jeżeli rozszerzamy katalog statków, zmienia się tylko jednostka pływająca, która może wypłynąć ze stoczni po zbudowaniu. Na obecny moment nie widzę więc tutaj takiego zagrożenia.

Było pytanie, czy byłaby to budowa na eksport oraz dlaczego nie objąć innych branż. Zaznaczam, że stawka 0% zgodnie z dyrektywą obowiązuje wobec budowy statków oraz jednostek lotniczych. Są to branże objęte w dyrektywie przywilejem podatkowym. W związku z tym nie możemy mówić, że każda inna branża mogłaby się pod to podłączyć.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Są dwie, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MF Anna Cyrańska:

Tak, są dwie. W tym kontekście chciałabym zwrócić uwagę – widzę, że pan minister zaniósł przepisy ustawy o VAT – że w ogóle nie dotykamy kwestii remontów. Te jednostki, przy dostawie których będzie przysługiwać stawka zerowa, również będą z tego korzystały w przypadku, kiedy będą remontowane. Istniejący już w art. 83 ust. 1 pkt 15 ustawy o VAT przepis dotyczący remontów zostaje zachowany. To tyle z mojej strony, jeżeli chodzi o VAT. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, pani dyrektor. Czy pan minister chciałby coś dodać? Była jeszcze pomoc publiczna.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Chodziło o dwa inne rodzaje pomocy publicznej. Pan minister nie odniósł się do tego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Panie ministrze, bardzo proszę o odpowiedź na pytania.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:
Jesteśmy przekonani, że jest to zgodne z dyrektywą VAT-owską. Nie powinien być podniesiony zarzut dotyczący pomocy publicznej, jednakże po to, żeby uniknąć wszelkiego rodzaju zagrożeń wynikających z dyrektywy, na pewno będziemy to notyfikować w Unii Europejskiej.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
A zryczałtowany podatek od wartości sprzedanej oraz poszerzenie specjalnych stref ekonomicznych? Przecież jest to pomoc publiczna. O to pytam, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:
Czy mogę?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:
Panie pośle, są tutaj stoczniowcy. Może są niewielkie wyjątki, ale chciałbym zobaczyć kogoś, kto posiada pięcioprocentową rentowność. Proszę zauważyć, że zryczałtowany podatek od produkcji sprzedanej w wysokości 1% ma sens ekonomiczny dopiero przy osiągnięciu takiej rentowności, rentowności na poziomie 5%. Jeżeli rentowność jest mniejsza, nie ma to sensu. Wtedy dla stoczni taniej jest płacić normalny podatek. Jeżeli mówimy o Komisji Europejskiej, konstrukcja tego jest identyczna jak konstrukcja zawarta w ustawie o podatku tonażowym, w ustawie armatorskiej. Była ona notyfikowana i przeszła przez Unię. Nie widzimy powodów prawnych, chyba że jedynie polityczne, żeby taka sama konstrukcja nie mogła się zmieścić w innej ustawie.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):
Czy były konsultacje z Komisją czy nie? Czy Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów może coś powiedzieć na ten temat czy jest jeszcze za wcześnie?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Mamy mało czasu. Składaliście państwo wniosek, który będzie głosowany. Chcecie w tym uczestniczyć. Chciałabym więc przejść do pytań zadawanych przez gości.

Poseł Sławomir Nitras (PO):
Poproszę o jedno zdanie, które będzie sprostowaniem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę sprostować.

Poseł Sławomir Nitras (PO):
Zwracam się do pana ministra Brzezickiego. Panie ministrze, dziękuję za informację, ale moje pytanie – mam świadomość, jak wygląda ustawa VAT-owska – dotyczyło jednoprocentowego ryczałtu w kontekście remontów. Tutaj brak jest zapisów. Jest tam mowa tylko o produkcji i o przebudowie. Brak jest remontów. Mam świadomość VAT-u, pan mi odpowiedział w sprawie VAT-u, a ja mówiłem o braku możliwości skorzystania z jednoprocentowego podatku przy remontach. O to mi chodziło. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:
Ma pan rację, panie pośle. Nie zakładałem takiej możliwości.

Poseł Sławomir Nitras (PO):
Chciałbym namawiać pana do tego, żeby pan założył.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dobrze. Będzie pan namawiał na następnych posiedzeniach Komisji. Bardzo proszę o zabieranie głosu przez naszych szanownych gości. Bardzo proszę o zgłaszanie się i przedstawianie. Który z panów chciałby zabrać głos? Rozumiem, że wszystko jasne.

Nie ma wątpliwości ani pytań? Chwileczkę, panie pośle. Na pewno będzie pan miał okazję. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Stoczni Gdańsk S.A. Jarosław Łasiński:

Jarosław Łasiński. Stocznia Gdańsk.

Mam dwa pytania natury bardziej technicznej, ponieważ o zasadach ogólnych rozmawialiśmy już wielokrotnie przy okazji poprzednich spotkań. Korzystając z tego, że dostaliśmy projekt ustawy, że mamy konkretne zapisy, chciałbym zadać dwa pytania. Po pierwsze, chciałbym potwierdzić, że stawka 0% obowiązuje również wobec statków budowanych dla klientów polskich. A więc nie ma to znaczenia. Jeżeli tak, to OK. Chciałem to tylko potwierdzić.

Druga rzecz. Temat, który w szczególności mnie interesuje, jest związany z art. 15 dotyczącym stref ekonomicznych. W art. 15 jest zapis „w wyniku inwestycji będzie prowadzona działalność w zakresie budownictwa okrętowego lub przemysłów komplementarnych". Czy jest tu jakaś praktyka? Tak naprawdę co to jest przemysł komplementarny? Czy jest to jakaś szeroka definicja, wąska definicja, czy jest jakaś praktyka, która już to zdefiniowała? Nie ukrywam, że to też interesuje mnie ze względu na profil planowanych inwestycji stoczni gdańskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Produkcja komplementarna dla przemysłu okrętowego to produkcja takich elementów, które następnie są dostarczane na statek i stanowią część statków. Co temu przyświecało? Przyświecało temu to, żeby firmy, które w tej chwili produkują gdzieś głęboko na zapleczu, mogły produkować gdzieś bliżej stoczni, żeby Cegielski mógł składać i montować silniki na terenie przyległym do stoczni. Od razu obejmowałaby to strefa ekonomiczna. Chodzi o te elementy, które są wyprodukowane dla statku, które stocznia kupi i zamontuje na statku. To jest przemysł komplementarny.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy jeszcze ktoś z państwa? Rozumiem, że było wiele spotkań. Spotkania jeszcze będą. Bardzo proszę, pan prezes Soyka.

Prezes zarządu Remontowa Holding S.A. Piotr Soyka:

Piotr Soyka. Remontowa Holding.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni zebrani!

Chciałbym odnieść się ogólnie do dyskusji. Jeżeli chodzi o szczegóły, rzeczywiście jesteśmy po wielu dyskusjach, mniej więcej się w nich orientujemy. Oczywiście potrzebuje to jeszcze obróbki w różnych zakresach finansowych, żeby była jasność, dlatego że jest wielka niepewność, co będziemy zaliczali, kto to będzie robił, jak to będzie wyglądało. Nikt nie chce wpłynąć na takie wody, na których potem będzie płacił jakieś kary, itp. W naszym towarzystwie ogólnie jest obawa o to, żeby było to bardzo czytelne.

Jeżeli chodzi o całą ustawę, wydaje mi się, że poszła ona w tym kierunku, w którym tylko może pójść ustawa. Ustawa nie może dyktować stoczniom, co mają robić, jakie statki mają dobierać, ponieważ byłby to absurd. Uważam, że im państwo jest dalej od zarządzania oraz tego, co się robi w stoczni, tym lepiej. Państwo może regulować właśnie to, co tutaj chce regulować. Moim zdaniem jest to pierwsza sprawa. Nie powinno się dalej za bardzo schodzić w dół, ponieważ jest to już nasza sprawa. Wtedy oznaczałoby to, że państwo bierze się za gospodarkę, a jak to się skończyło ogólnie na świecie, wszyscy wiemy. Jest to pierwszy element, który przekonuje mnie do tego, żeby iść tym torem.

Druga sprawa wiąże się z tym, że przemysł ten nie rozwijał się należycie. Tak uważają Polacy. Tak uważają państwo, którzy zabierają tutaj głos. Wydaje mi się, że generalnie teraz jest druga część. Ma nam to pomóc, oczywiście nie na tyle, że znajdzie nam armatorów, dla których mamy to robić, nie pomoże nam zorganizować stoczni, nie pomoże nam znaleźć dobrego produktu. Raczej skłaniam się ku temu, żeby wszystkie zakazy w ustawie zmierzały do tego, żebyśmy produkowali nowoczesne produkty. Jest to drugie hasło, które otacza całą Polskę, żebyśmy produkowali bardziej nowoczesne produkty. Nie

zatrzymujmy się na prostej stali. Idźmy kawałek dalej. Chodzi o to, żeby tak było. Zdajemy sobie sprawę z ustawienia dzisiaj wyższych kosztów pracy. Tak jest, jeżeli odejdą. Akurat dla mojej stoczni nie ma to znaczenia, ale dla części obecnych na pewno ma znaczenie. Teraz będą musieli więcej płacić pracownikom. A więc będą musieli zrobić odrobinę lepszy wyrób, żeby dostać lepsze ceny. Moim zdaniem – tak to odczytuję – taki jest też cel ustawy, żeby dotarła do elementu, o którym tutaj powiedziałem. Chodzi o to, żeby taka była.

Dlaczego jest to w tym ministerstwie? Dlatego, że w tym ministerstwie są ludzie, którzy pływali, którzy znają te rzeczy, znają statki, znają stocznie, ponieważ wchodzili do stoczni. Wydaje mi się, że bez tej wiedzy z kolei usłyszymy coś takiego... Nie chcę mówić do pani, ale pani mówiła jako VAT-owiec, który średnio zna stocznie. Chylę czoła przed całą wiedzą w tym zakresie, ponieważ jest to trudne zagadnienie, ale stocznia to drugie trudne zagadnienie. Na tym też ludzie muszą się znać. Tak samo jak ktoś zna się na podatku VAT, tak samo musi się znać na tym, jak się produkuje w stoczni. Dlatego uważam, że jest to dobry kierunek.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Czy jeszcze ktoś z pań i panów? Być może nie zauważyłam pań. Widzę, że sami panowie wśród gości. Jest pani. Bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału Pomocy Sektorowej i Restrukturyzacji w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Olga Krasnodębska:

Dzień dobry. Olga Krasnodębska. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Jeżeli chodzi o pomoc publiczną, bardzo mnie cieszy, że w ustawie znalazła się klauzula zawieszająca w zakresie podatku CIT. Widać, że temat pomocy publicznej jest dostrzegany. To bardzo dobrze. Głównie w art. 16 jest klauzula zawieszająca. Może powiem, o co chodzi. Klauzula zawieszająca to zakaz udzielania pomocy zanim Komisja Europejska wyda w tej sprawie pozytywną decyzję. W art. 16 dostrzegłam klauzulę zawieszającą. Myślę, że klauzula ta powinna dotyczyć także kwestii specjalnych stref ekonomicznych, ponieważ specjalne strefy ekonomiczne dla działalności stoczniowej również powinny być notyfikowane, również powinny uzyskać zgodę Komisji Europejskiej. Nie możemy tego zrobić automatycznie na podstawie obowiązującego w Polsce programu pomocowego, ponieważ stocznie są z niego wyłączone. Będziemy opiniować projekt. Będziemy notyfikować, będziemy współpracować z Komisją. Myślę, że będziemy też współpracować z Ministerstwem Finansów w zakresie VAT-u. Jesteśmy otwarci na współpracę. Będziemy odpowiadać na wszelkie pytania. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Marchewka. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję uprzejmie. Pani przewodnicząca, panie ministrze!

Bardzo proszę o podanie więcej szczegółów na temat planów związanych zwłaszcza z działalnością, która będzie prowadzona w Szczecinie na terenie byłej stoczni, obecnie Szczecińskiego Parku Przemysłowego. Wielokrotnie powtarzał pan to, co powiedziałem na początku swojej poprzedniej wypowiedzi, że rząd nie będzie budował statków, będzie je budował biznes, a rząd ma jedynie w tym pomóc. Z drugiej strony pan poseł Szałabawka odnosząc się do pana wcześniejszych słów, mówi: „albo stocznia, która będzie budować statki, albo to, co jest w tej chwili". Przypomnę, że w tej chwili na terenie Szczecińskiego Parku Przemysłowego funkcjonuje ponad sześćdziesiąt podmiotów gospodarczych, które zatrudniają ponad 2500 osób.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Jest czterysta przepustek, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

2500. Była prezentacja. Proszę zwrócić uwagę, że kilka miesięcy temu byliśmy tam na wizytacji. Wskazywano jasno, że średnio wydawanych jest 2500 stałych przepustek.

Bardzo proszę o podawanie rzetelnych szczegółów. Proszę powiedzieć, przed jakimi wyzwaniami staną te firmy. Czy to znaczy, że planujecie zmianę funkcjonowania owego terenu, a firmy, przedsiębiorcy którzy tam funkcjonują, mogą czuć się zagrożeni? Bardzo proszę o doprecyzowanie, ponieważ mam wrażenie, że informacje, które są podawane, są bardzo nieścisłe albo nawet kompletnie inne od tych, które podawaliście panowie wcześniej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Szałabawka. Bardzo proszę.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Pan poseł mnie nie zrozumiał. Chodziło mi o to, że to, iż podmioty te funkcjonują... Uważam, że jest pan zadowolony z tego, że nie ma jednej albo kilku stoczni, że nie są budowane dobre, duże statki. Przedsiębiorcy ci nie są w stanie budować statków.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Źle pan zrozumiał.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

To pan źle rozumie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie posłowie, obowiązuje jakiś porządek. Proszę słuchać się nawzajem, a nie przerywać sobie. Bardzo proszę, pan poseł Szałabawka.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Chodzi o to, że status quo, które jest teraz, po pierwsze, jest tylko i wyłącznie dzięki inicjatywie gospodarczej przedsiębiorczych ludzi, którzy stworzyli kilkanaście, kilkadziesiąt podmiotów, które budują poszczególne elementy, które później można wykorzystać, które wykorzystuje się na statkach, ale czy na tym ma to polegać, czy to nas zadowala. Wyraziłem zdziwienie, gdyż wydawało mi się, że nam, posłom zachodniopomorskim, szczecińskim, którzy widzieliśmy moment degradacji stoczni szczecińskiej, widzieliśmy ją bardzo dokładnie, widzieliśmy, jak wręcz była rozkradana infrastruktura stoczniowa, będzie zależało, nie mówię, że na jednym podmiocie, na dwóch albo na trzech, tylko na tym, żeby doprowadzić do tego, żeby budować nowoczesne statki. Tylko tyle. A pan... Nie wiem, o co chodziło. Że jest jakaś zła wola? My coś robimy. Kiedy chcemy zrobić coś dobrego, tylko przeszkadzacie, jak chociażby w przypadku wcześniej wspomnianej hucpy z zespołem parlamentarnym, o której miałem nie mówić. Przepraszam.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Ad vocem, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie posłowie, jeżeli dyskusja ma iść w takim kierunku... Prosiłam, żeby się nie przekrzykiwać oraz skończyć dyskusję na temat zespołu i wizyty pana ministra. Teraz oddaję głos panu posłowi Zarembie.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Ad vocem, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przypominam tylko państwu, że dzisiejsze posiedzenie Komisji dotyczy prezentacji rządowego projektu ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej, który w tej chwili będzie międzyresortowo uzgadniany. Będziecie państwo mieli możliwość przedyskutowania i wymienienia opinii zarówno we własnym gronie, jak też na posiedzeniu Komisji. Nie chcę, żeby tak dobrze tocząca się dyskusja na forum Komisji została zakłócona przez państwa polityczne dialogi. Oddaję głos panu posłowi Zarembie i kończę dyskusję na ten temat.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Pani przewodnicząca, zwróciłem się z pytaniem do pana ministra.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Nie udzieliłam głosu panu posłowi.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):
Nie dyskutuję z panem posłem. Jest to decyzja pana ministra.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Nie udzieliłam panu głosu.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):
Bardzo proszę, żeby szanowała pani to, że zgłaszam się do głosu ad vocem. Mam taką możliwość zgodnie z regulaminem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Proszę mnie nie przekrzykiwać, ponieważ w ten sposób ze mną pan nie wygra. Ja też mogę krzyczeć.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):
Proszę przestrzegać regulaminu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Pan minister na koniec ustosunkuje się do państwa pytań. Proszę nie wybiegać w swoich dywagacjach w przyszłość, jakoby coś nie nastąpi. Bardzo proszę, pan poseł Zaremba. Na koniec pan minister. Dziękuję bardzo.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):
Dziękuję bardzo. Bardzo dziękuję za wypowiedź panu prezesowi Soyce oraz naszym gościom. Jeszcze raz chciałbym wyjaśnić sytuację. Zresztą państwo doskonale się orientujecie, ponieważ jest to małe środowisko. Sytuacja Szczecina i sytuacja Trójmiasta są to dwa różne obszary. Mówię i wyjaśniam, proszę państwa, że w Szczecinie doszło do degradacji majątku, polegającej nie tylko na pozbyciu się suprastruktury, ale także na zniszczeniu ciągów technologicznych. Państwo fachowcy wiedzą, o czym mówię, ale panu posłowi Marchewce wyjaśnię, że z kadłubowni zostały wycięte i wywiezione na złom samopoziomujące się podłogi do ustawiania sekcji statków, a dzisiaj firmy, które powstały i funkcjonują ledwo co dzięki własnej inicjatywie i wbrew rządowi, muszą używać konstrukcji drewnianych, które cofają proces technologiczny o pięćdziesiąt, sześćdziesiąt lat. Przy urządzeniach dozorowych odbywa się piaskowanie, a stocznia jeszcze jako Porta Holding pod prezesurą pana Piotrowskiego w latach 1998-2000 poczyniła wielkie inwestycje na kwotę 250.000 tys. dolarów, łącznie z największą cynkownią. Cynkownia ta dzisiaj wygląda tak, jakby w 1945 roku przeszła przez nią armia sowiecka. Są tam nawet zdarte posadzki elektrostatyczne. Żaden z dzierżawców majątku, proszę państwa, na własną odpowiedzialność nie ośmiela się uruchomić suwnic podsufitowych w trosce o bezpieczeństwo swoich pracowników. Urządzenia na podwójnym dozorze, które tam są, przez osiem lat zostały zdegradowane. Panie pośle Marchewka, gdzie została wystawiona duńska maszyna za 16.000 tys. dolarów do cięcia blach wstępnych? Na zewnątrz hali. Dzisiaj oczywiście jest to już złom. Jeżeli chodzi o część stanowisk do plazmowego spawania stali duplex, z wielkim hukiem odkupiono jedno stanowisko za kilka milionów złotych. W 2008 roku kiedy wygaszano stocznię, nie zadbano o to, żeby zakonserwować urządzenia. Mogę tak mówić godzinami.

Ostatnia rzecz. Pan minister Brzezicki ma rację. Cały hokus pokus z wydawaniem przepustek przerabiamy propagandowo od ośmiu lat. Ile jest przepustek? Przepustki są wydawane jednorazowo. Stałych przepustek nigdy nie było więcej niż czterysta, czterysta pięćdziesiąt. Tyle ludzi pracuje tam na stałe. Ustawa ma na celu zintegrowanie całego obszaru oraz danie możliwości tym małym firmom, które same mówią, że nawet w formie dużego konsorcjum nie mają zdolności finansowych, żeby uzyskać jakikolwiek kredyt inwestycyjny. A przecież armator pyta o kondycję finansową wytwórcy. Bank armatora też pyta, jaki jest status wytwórcy statku, u którego chce się go zamówić. Dlatego potrzebna jest duża stocznia. Mówiąc o dużej stoczni, mam na myśli to, czym w ramach Porty Holding była spółka ASS, czyli właściwy producent statków. Proszę nie

żonglować liczbami, ponieważ nie jest tak, że w 2008 roku zlikwidowaliście stocznię, która dzisiaj została odbudowana poprzez małe firmy.

Ostatnia rzecz. Dużo było powiedziane na temat pomocy publicznej. Chciałbym państwu uświadomić i oświadczyć – a byłem wówczas w Senacie i brałem udział w procesie legislacyjnym – że takiego poziomu podawania publicznie nieprawdy ze strony rządu do tej pory nie było, łącznie z okłamywaniem senatorów na posiedzeniu plenarnym Senatu. O czym mówię? Mówię o tym, że stocznia Porta Holding miała korzystać z pomocy publicznej. Polski rząd w 2008 roku podał taką informację Komisji Europejskiej, podczas gdy Porta Holding przez dziesięć lat od Skarbu Państwa nie wzięła złotówki w formie pomocy, a wybudowano sto sześćdziesiąt jeden statków za kwotę 4.000.000 tys. dolarów. Już kończę, pani przewodnicząca. Druga rzecz. W tzw. specustawie stoczniowej nie miało prawa być jakiekolwiek zapisu dotyczącego produkcji statków i pełnomorskich jednostek transportowych. Takie było podejście. Na koniec, Rzeczypospolita Polska nie skorzystała wtedy z żadnej drogi odwoławczej od decyzji Komisji Europejskiej, która tzw. pomoc publiczną naliczyła z sufitu, ponieważ zsumowała zaliczkę armatorską, gwarancje dobrego wykonania kontraktu ARP oraz gwarancje KUKE. To tyle gwoli wyjaśnienia, w jakim punkcie jesteśmy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, mamy dwadzieścia minut na to, żeby zakończyć posiedzenie i przejść na głosowania. W ramach wzajemnego szacunku dla nas wszystkich chciałabym udzielić głosu dwóm osobom oraz poprosić pana ministra o odpowiedź. Panowie, oczywiście będziemy dyskutować i wracać do przeszłości, ale dzisiaj odbywamy dyskusję nad założeniami zaprezentowanymi przez pana ministra. Bardzo proszę, żeby posuwało nas to do przodu. Gościom dziękuję za to, że wyrazili swoje opinie i na spotkaniach z panem ministrem, i dzisiaj na posiedzeniu Komisji. Tak to powinno wyglądać. Mamy napisać dobry projekt, mamy pracować nad projektem, a nie prowadzić tutaj dyskurs polityczny, który odciąga nas od ustawy. Jak państwo zauważyliście na podstawie wypowiedzi gości, jest o czym rozmawiać. Jest też zauważalny dobry kierunek, w którym idziemy. Proszę państwa o dyskusję w tym duchu, ponieważ nie chcemy się cofać, tylko chcemy iść do przodu. Przepraszam panowie, jeżeli macie do pogadania wewnętrznie w ramach zachodniopomorskiego, bardzo proszę to zrobić poza forum Komisji. Teraz udzielę głosu panu reprezentującemu klaster. Bardzo proszę pana z tyłu jako zaproszonego gościa. Potem poproszę pana ministra o odpowiedź na zadane pytania. Dziękuję bardzo. Oczywiście proszę się przedstawić.

Członek Prezydium Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", członek Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" Stoczni Marynarki Wojennej Tadeusz Szymelfenig:

Dzień dobry. Tadeusz Szymelfenig. Stocznia Marynarki Wojennej.

Nie będę się wypowiadał na temat ustawy, ponieważ wydaje mi się, że jest oczywiste, iż idzie ona w dobrym kierunku. Skoro mówimy o ratowaniu przemysłu, chciałbym przypomnieć, że Stocznia Marynarki Wojennej od czterech lat jest w upadłości likwidacyjnej. W takim stanie na pewno nie może się rozwijać. Rząd i syndyk po prostu... Była ona powołana do obsługi Marynarki Wojennej. Są różne wywiady, pojawiają się różne opinie. Mam pytanie, czy pan minister, czy ministerstwo ma pomysł, jak pomóc Stoczni Marynarki Wojennej, żeby pani syndyk już sobie poszła.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę pana z klastra.

Doradca Nowoczesnej Rafał Zahorski:

Rafał Zahorski.

Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, szanowni goście, panowie posłowie!

Chciałbym zapytać o jedną rzecz. Wrócę do progu 5000 tys. euro. Powiem państwu tak. Z jednej strony ustawiamy to w ten sposób, że produkcja statków powyżej pięciu metrów będzie objęta nową ustawą. Wiem, że statek o długości pięciu metrów to też jest statek, ale jest to bardzo mała jednostka. W porównaniu do kwoty 5000 tys. euro

jest tu straszna dysproporcja. Mogę się założyć o wszystkie pieniądze, że kwota 5000 tys. euro na pewno nie pochodzi z województwa zachodniopomorskiego. Jest to pierwsza rzecz.

Druga sprawa. Jest tu mowa o wystawianiu certyfikatów. W wystawianiu certyfikatów ma brać udział urząd morski. Urząd morski ma je wystawiać na podstawie kontraktów. Czy wyobrażacie sobie państwo, że stocznia przyjdzie i da kontrakt, który jest objęty klauzulami tajności, kontrakt zawierający kwoty, zostawi go w sekretariacie urzędu i będzie czekać na wystawienie certyfikatu, kiedy dokumenty te będą, za przeproszeniem, krążyć po urzędzie z biura na biurko?

Kolejna sprawa również odnosi się do kwoty 5000 tys. euro oraz dużej koncentracji. Proszę państwa, wspomnę tylko o jednej rzeczy. Pamiętajmy, że do tej pory to stocznie finansowały VAT. Dostawcy dostarczali elementy na eksport, stocznie produkowały statki, potem VAT był zwracany. W tej chwili ciężar rozliczania VAT-u automatycznie jest zrzucany na dostawców. Wielu z dostawców ze względu na swoje obroty i sytuację finansową nie będzie w stanie dokonać dostaw. Czy nie obawiacie się państwo tego, że nastąpi koncentracja i zanik naszych, polskich małych podmiotów, które będą dostawcami stoczni, na rzecz dużych kompanii, które będą w stanie finansować dostawy do stoczni oraz bardzo długo czekać na zwrot VAT-u? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Był jeszcze jeden głos. Szkoda, że nie wcześniej, gdyż mamy jeszcze piętnaście minut. Bardzo proszę, półtorej minuty. Niestety, muszę już w ten sposób.

Wiceprzewodniczący rady nadzorczej Crist S.A. Krzysztof Kulczycki:

Kłania się Krzysztof Kulczycki. Firma Crist. Witam wszystkich bardzo serdecznie, szczególnie panią przewodniczącą oraz kierownictwo resortu.

Po to, żeby nie przeciągać, powiem, proszę państwa, że w tej chwili przede wszystkim należy uaktualnić, zaraz państwu powiem co. Otóż Polską Klasyfikację Wyrobów i Usług. Nie przystaje ona do tego, co dzisiaj jest na rynku. W najbliższym czasie po pół roku możemy się znaleźć w takiej sytuacji, że nikt nie będzie wiedział, jaki statek jest budowany. Po prostu jest nowa generacja statków. Dam przykład pływających rafinerii. Proszę mi pokazać, gdzie można zaklasyfikować pływającą rafinerię. Moim zdaniem zmiana klasyfikacji jest to jedno z naczelnych zadań. Jest to pierwsza sprawa.

Druga sprawa dotyczy podatku VAT. Bardzo proszę, żeby Ministerstwo Finansów oraz Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozpoczęły bliższą współpracę ze służbami finansowo-księgowymi stoczni, ponieważ dopiero tam można zobaczyć, na czym polega różnica. W tym samym czasie buduje się statek gotowy, buduje się statek częściowo wyposażony i robi się drobny remont. Silnik na statek nowo wyposażany jest taki sam jak silnik do remontu suwnicy. Sprzedaje nam go ten sam dostawca. Jeden silnik do suwnicy, który trzeba wymienić w ramach remontu, będzie obciążony podatkiem VAT, a ten drugi, który idzie na statek w pełni wyposażony, nie będzie obciążony podatkiem VAT. Moim zdaniem trzeba zwrócić na to zasadniczą uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie ministrze, o słowo.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Serdecznie dziękuję państwu za wszystkie uwagi i opinie, które dzisiaj zostały wypowiedziane, zgłoszone, dziękuję za wszystkie wątpliwości. Naszym celem jest stworzenie regulacji, która będzie żywo odpowiadała potrzebom gospodarczym. Proszę państwa, pragnę przypomnieć to, co mówiłem już wcześniej. Dzisiaj mamy pierwszą prezentację ustawy po serii wstępnych konsultacji. W związku z tym trudno odnieść się do konkretnych zapisów lub zmian, ponieważ projekt obecnie jest kierowany do Komitetu Stałego Rady Ministrów. Zostanie uzgodniony pod kątem formalnym przez wszystkie ministerstwa. Zaraz po Świętach zostanie przyjęty przez Radę Ministrów i trafi do Komisji, do państwa. Wtedy będzie czas na to, żeby wprowadzać poprawki, zmiany, wyjaśniać wszelkiego rodzaju wątpliwości. Następnie pojawi się opinia Komisji na ten

temat. Poza tym posłowie będą również mieli okazję zgłaszać swoje uwagi w trybie parlamentarnym. W każdym razie mamy okres blisko ośmiu miesięcy na to, żeby zakończyć procedowanie nad ustawą. Czas ten będzie nam potrzebny przede wszystkim po to, żeby także z przedsiębiorcami, z państwem przeprowadzić szczegółowe i dogłębne negocjacje. Proszę zwrócić uwagę, że pojawią się tam specyficzne wzory deklaracji, wniosków, jak również dokumentów, które będą miały znaczenie księgowe i finansowe. W związku z tym tak istotna jest współpraca z Ministerstwem Finansów, za którą bardzo serdecznie dziękuję. W oparciu o wspólne negocjacje wypracujemy ostateczny kształt ustawy do stosowania wraz z rozporządzeniami. Jak powiedział pan prezes firmy Crist, serdecznie zapraszam również państwa służby księgowe, które wypowiedzą się na ten temat.

Proszę zwrócić uwagę, że dopiero na samym końcu zaczęliście państwo zabierać głos. Proszę unikać takich sytuacji, ponieważ jest na to czas. Jako ministerstwo jesteśmy otwarci. Jest minister odpowiedzialny za ustawę. Proszę do niego kierować naprawdę wszystkie uwagi, wątpliwości, jak również sugestie po to, żeby ostatecznie stworzyć ustawę, która będzie przyjazna dla biznesu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Szanowni państwo, właśnie dlatego specjalnie prosiłam państwa o zabieranie głosu. To państwa głos jest tutaj najważniejszy. Jako posłowie możemy zadawać pytania, w różny sposób wymieniać się poglądami. Jak państwo widzicie, dyskusja często jest żywa i trzeba reagować, ale nie dlatego że chcemy być dla siebie nieprzyjemni, tylko dlatego że trzeba też utrzymać jakąś dyscyplinę czasową. Jak powiadam, musiałam skrócić czas wypowiedzi posłów, ponieważ dla mnie najważniejsza jest państwa opinia. Nie chcemy co tydzień, co miesiąc fatygować państwa do Warszawy, ponieważ szanujemy wasz czas oraz to, co robicie. Jeżeli jest okazja, proszę wypowiadać się właśnie na forum Komisji, gdzie wszyscy możemy usłyszeć państwa pytania, wnioski, zażalenia i propozycje. Pan minister będzie się z państwem spotykał. Natomiast my pracując nad projektem, chcąc składać poprawki, wychodzić naprzeciw, zadawać pytania, bez państwa nie zrobimy tego dobrze. A więc bardzo proszę o aktywny udział, jak też o współpracę z nami. Dzisiaj dziękuję państwu za to, że znaleźliście chęć i czas na przybycie tutaj. Licząc na współpracę, dalej będę państwa zapraszać na posiedzenia Komisji. Oby były one merytoryczne i posuwały nas do przodu, czego wszystkim nam życzę.

Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie Komisji.